# RÉUNION COMMISSION CONSTRUCTION / GSAC

04/03/2005, Sèvres, 72-78 Grande-Rue

**Référence : CAMAT/AD/09**

Présents :

- Pour la Commission Construction : Arnaud Deramecourt, Philippe Lusley
- Pour le GSAC : Philippe Bezeau (service CNRA), Romain Hordnung (resp. ballons CDN), Khanh Duong (Directeur Financier)

La réunion s'est divisée en deux volets :

- une partie sur le prix des visites classfiication et renouvellement des ballons en CNRA (de 11h30 à 12h30)
- l'autre partie sur l'aspect technique CNRA (10h à 18h)

## PRIX ET DÉROULEMENT DES VISITES

Nous revenons sur le courrier envoyé par Arnaud au responsable financier et au responsable entretien du GSAC mi décembre. Ce courrier remettait en cause le tarif appliqué aujourd'hui pour les ballons en CNRA, en ce qui concerne le prix des visites de classification et de renouvellement.

Khanh Duong : n'est pas fermé à une révision du tarif. Il estime le courrier pertinent, mais souhaite au préalable comprendre précisément le travail réalisé par le GSAC lors de la visite de classification ou de renouvellement d'un ballon. Le dossier est actuellement dans les mains d'Olivier Germain.

Romain Hordnung : le GSAC va revoir les procédures pour le CDN. En particulier avec une meilleure sensibilisation des inspecteurs, leur apprendre ce qu'il est important de vérifier. Il nous demande à ce sujet un retour d'expérience (aussi bien pour les appareils CNRA que CDN). Il souhaite que l'enveloppe du ballon soit contrôlée, soit avec un gonflement (ou déploiement) en extérieur, soit en intérieur (gymnase, hangar).

 lister les points importants à contrôler sur un ballon (exemple dimensions de panneaux par échantillonage[1]), pour une première visite de classif, aussi bien que pour un renouvellement. ==> ACTION

RH nous présente le fascicule 22-16 (remis en séance) qu'il a en grande partie rédigé (parution en 2003) et qui reprend pas mal de points sur les questionnements classiques de la personne qui fait l'entretien d'un ballon. Ce fascicule est dispo aux abonnés des documents GSAC (cf site web FFAérostation).

Le sujet des mixages de matériel est abordé. Deux cas de figure :

- La compatibilité des matériels est exprimée dans les manuels de vol des fabriquants, le ballon reste sous CDN.
- La compatibilité des matériels n'est pas exprimée dans les manuels de vol des fabriquants des différents composants (c'est l'enveloppe qui prime). Dans ce cas, le postulant doit rédiger une fiche de modification démontrant que l'assemblage est cohérent. Le GSAC,

[1] Pour les avions, les contrôleurs du GSAC vérifient les dimenions de l'appareil.

s'appuyant sur la CTG015A de 1980, tranchera alors. Soit le ballon reste CDN, soit il bascule en CDNS (qui reste un CDN OACI).

S'il y a situation de blocage en local, un usager peut remonter au RUO (Responsable d'Unité Opérationnelle), ou écrire au siège à Sèvres pour solliciter un arbitrage sur le différend.

**Cylindres aluminium**

Ce point concerne le CDN. Le fascicule 22-16 éclaircit la question : en l'absence de recommandations du constructeur du ballon (c'est à dire si rien n'est spécifié à ce sujet dans le manuel d'entretien), c'est la règle française qui s'applique. Cette règle demande un test en pression au bout de 20 ans, qui revalide les cylindres pour 10 ans. Cela mène à une situation assez étrange où des cylindres peuvent voler sur certains ballons mais pas sur d'autres. Attention donc au mixage de matériel si vous possédez plusieurs ballons.

Pour les ballons en CNRA, c'est toujours la réglementation du pays d'origine qui s'applique. Donc inspection visuelle tous les cinq ans pour les Worthington par exemple.

Normalement, un programme d'entretien, tiré du manuel d'entretien, doit être réalisé pour chaque ballon (en tant qu'entité physique). Cela est peu appliqué actuellement.

> *Arnaud : Cela amène toutefois une question suite à la réunion. Le programme d'entretien doit être réalisé à partir des manuels d'entretien des différentes parties rassemblées. Par exemple, imaginons la composition suivante :*
>
> - *enveloppe XX*
> - *brûleur ZZ*
> - *nacelle YY*
>
> *Le programme d'entretien de la machine ainsi constituée devra comporter les sections tirées des programmes respectifs de l'enveloppe XX, du brûleur ZZ et de la nacelle YY.*
>
> *Imaginons que nous rajoutions à cette composition des cylindres de marque Worthington, provenant d'un ballon de marque WW. Si cette marque préconise un programme d'entretien pour les cylindres, il serait logique de le prendre en compte dans le programme d'entretien composite du ballon. Ce programme d'entretien pour les cylindres peut alors être différent de celui des cylindres du fabriquant de l'enveloppe.*

Le GSAC rappelle que les fabriquants ont obligation de mettre à jour les manuels d'entretien des anciens matériels si ceux-ci évoluent. Les fabriquants peuvent aussi spécifier que la manuel d'entretien de telle version est toujours valable pour tel matériel (en cas de changement de gamme par exemple, et pour éviter d'alourdir les documents, en décrivant les entretiens de tous les brûleurs produits par exemple).

RH nous présente en séance le dossier original de test des cylindres en aluminium. Le GSAC n'est pas contre une évolution de la réglementation concernant le suivi de viabilité des cylindres en aluminium. Des nouveaux arguments/études peuvent leur être présentés à cette fin.

**Ateliers pouvant effectuer les tests en pression des réservoirs.**

En théorie, les ateliers pouvant réaliser les tests en pression des réservoirs doivent être agréés aéronautiques (en France, un seul atelier de ce type, à Bordeaux, pour le moment), afin de pouvoir délivrer la JAA Form 1.

Cependant, d'autres ateliers, non agréés aéronautiques, peuvent faire les test de pression. Il suffit qu'il délivrent un certificat de conformité des cylindres testés.

**Prix des visites en CDN.**

Contrairement à ce que nous avions cru comprendre lors de plusieurs Assemblés Générales de la FFAérostation, ni le responsable financier, ni le responsable CDN ballon n'ont été saisis sur le sujet d'une réduction du prix des visites des ballons sous CDN.

**Esprit des visites.**

Nos interlocuteurs nous rappellent que la visite du GSAC n'est ***plus*** un contrôle technique. Il s'agit désormais d'***une vérification documentaire avec sondage sur l'aéronef***. Ce sont désormais des qualiticiens et non plus des techniciens. Cet aspect sera renforcé avec les textes européens. A terme (2008 est le terme annoncé), il n'y aura plus d'inspecteurs locaux du GSAC. Tout passera par les UEA (Unités d'Entretien Agréé). Les UEA seront visités régulièrement par le GSAC pour vérification des procédures. Ces visites seront gratuites pour l'UEA. En revanche, l'UEA paiera une redevance, qui serait fonction de l'effectif salarié (?), de l'UAE. Cela n'est pas encore finalisé.

DK : l'activité des ballons est marginale pour le GSAC. C'est l'aspect sécuritaire qui prime, pas l'aspect financier. Le réajustement des prix aura bien lieu.

## ASPECT TECHNIQUE CNRA

Philippe Bezeau nous rappelle que le vol de nuit n'est pas autorisé en CNRA.

> *Arnaud : Cela amène toutefois une remarque suite à la réunion. Cela nous pose un gros problème, en particulier pour les ballons à gaz ! Est-il possible de faire changer cela ?*

Présentation de la nouvelle version du dossier technique, qui se veut plus "générique" que la version précédente. Nous parcourrons ensemble le dossier. Quelques modifications mineures sont à apporter.

 saisie des modifications et envoie (==> ACTION arnaud)

Pour les cylindres, sera spécifié dans le dossier le nombre minimal et le nombre maximal de cylindres.

Concernant la reproduction sur plans, le GSAC incite les personnes délivrant des plans de produire des licences et d'envoyer copie des licences délivrées au GSAC.

Nous passons en revue les programmes d'essais pour montgolfière et pour ballon à gaz. Rien à modifier.

Nous passons en revue le formulaire synthétisant les informations et qui est repris pour éditer les cartons CNRA. Ce formulaire est à refaire et à mieux détailler, que ce soit au niveau des rubriques du tableau, comme au niveau du graphique de charge qui est incorrect.

 refaire ce dernier formulaire et transmettre notre proposition; idem pour les cartons CNRA. ==> ACTION

Le nouveau texte CNRA doit être normalement signé le lundi 7 mars (en fait, il y a un peu de retard). Nous avons passé en revue les différents points concernant le ballon dans ce nouveau texte. L'intégralité des remarques émises début février et transmises à O Germain ont été prises en compte. Les ballons apparaissent désormais clairement dans ce document, y compris les ballons à gaz et à hydrogène. Il y a malheureusement un point qui est apparu en plus (article 2-1-e), qui limite la puissance d'un moteur embarqué sur les aérostats à 50kW. Nous

ignorons qui a pu ajouter cette limite. Arnaud fait remarquer en séance que cette limite est inférieure à celle posée pour les ULM classe 5 biplace (qui est de 80kW) et qu'elle est incohérente avec la puissance maximale qu'on pourrait attendre d'une machine 4 places. La proposition de 150kW a été transmise.

 suivre la dossier de cette modification (amendement à prévoir postérieurement au texte officiel) ==> ACTION Arnaud en cours (remontée à la DGAC et au GSAC)

L'instruction du nouvel arrêté doit être travaillée durant le mois d'avril et le GSAC nous sollicite pour nos remarques.

 voir l'instruction précédente et regarder tous les paragraphes où les ballons sont impactés. ==> ACTION

Question concernant la possibilité de redéfinir la masse maximale vers le bas (afin de maîtriser le coût des assurances de manière cohérente). En effet, en avril, de nouveaux tarifs d'assurance voient le jour, qui prennent en comptent la masse maximale au décollage, et non plus seulement le nombre de personnes transportées. Il devient intéressant dans certains cas de définir une masse maximale qui est la masse maximale qui sera vraiment appliquée plutôt que d'indiquer une masse maximale qui ne sera jamais atteinte car elle reflète un calcul aux limites. PB : Il est assez facile de modifier une masse maximale pour la réduire (c'est plus compliqué pour l'augmenter).

L'U-CNRA n'est nécessaire que pour ceux qui achètent une machine en CNRA. En tant que constructeur d'une machine, on bénéficie immédiatement et automatiquement du cycle du CDN à trois ans.

Clôture de la réunion à 18h00.

Arnaud Deramecourt